

LE PETIT TRAIN des Côtes-du-Nord ne roulera plus



La crique de Bréhec, petit port sur la côte ouest de la baie de Saint-Brieuc. (Cliché PERRIOLLE)

C'en est fait ! Le petit train des Côtes-du-Nord ne roulera plus et le dernier jour de l'année 1956 l'a vu faire son dernier voyage.

Avec la fermeture de la ligne Saint-Brieuc-Paimpol, dernier tronçon qui restait encore en activité, disparaît le réseau des chemins de fer des Côtes-du-Nord. Il était né en 1921 de la fusion de deux réseaux créés au début du siècle.

Le premier, conçu avant 1900, était destiné à desservir des régions côtières particulièrement peuplées et riches, tels St-Quay, Perros-Guirec et St-Cast, en même temps qu'à sortir de leur isolement certaines régions déshéritées de l'intérieur, tels Collinée, Quintin, Rostrenen. L'automobile

était alors pratiquement inconnue et les transports s'effectuaient uniquement par courriers ou par charrettes.

Pour sa construction et sa concession, le conseil général des Côtes-du-Nord fit appel, en 1901, à M. Harel de la Noë.

Ce premier réseau de 208 km, construit de 1902 à 1904, peut être considéré comme le chef-d'œuvre de cet ingénieur avec ses huit grands viaducs et ses kilomètres d'ouvrages d'art.

Aussi est-ce donc encore à lui que le conseil général fit appel quand il décida de construire un second réseau, dont la nécessité se fit sentir dès 1908 : il s'agissait de relier entre eux les tronçons du premier réseau isolés les uns des autres (tronçons de Plancoët, de St-Brieuc, de Tréguier, de Quintin) et, en même temps, de desservir certaines régions totalement privées de voies ferrées. Le succès du premier réseau incitait donc à en construire un second.

La guerre arrêta tous les travaux, qui ne furent repris qu'après l'armistice, notamment de 1920 à 1923, avec le but essentiel d'achever la liaison des différentes lignes entre elles et surtout d'établir une artère continue Lanciaux-Plestin-les-Grèves.

Ce réseau enfin coûta environ 65 000 000 de francs. Dès la sortie de la gare centrale de St-Brieuc, il « franchissait les ravins profonds de Gouët, du Gouëdic, puis dans les « côtes », sautait par-dessus les "vaux", longeait les grèves, remontait les rias, s'élançait sur les plateaux du Penthièvre ou du Trégor, puis, où au loin, pointait le clocher à jour des



Le train en gare de Binic, le long de la plage de la Banche. Au fond, les falaises de Port-Jehan et de Pordic.

bourgs, pour débarquer, tout à coup, par une tranchée taillée dans le granit, sur un petit port endormi.

L'HISTOIRE D'UN RÉSEAU

Le réseau des Côtes-du-Nord fut l'un des premiers réseaux d'intérêt local à utiliser des automotrices. Dès 1923, des automotrices De Dion de 16 à 54 places avec remorque furent utilisées pour diminuer les dépenses d'exploitation. Elles furent également utilisées sur les lignes côtières pour amener les trains matinaux ou tardifs en correspondance avec la S.N.C.F. Elles furent utilisées en plus grand nombre encore à partir de 1924 quand, pour lutter contre la redoutable concurrence de

l'automobile, il fallut diminuer les frais d'exploitation et augmenter la vitesse des convois. La concurrence devint telle qu'il fallut se résigner à fermer certaines lignes, pour ne plus conserver que les seules lignes côtières se développant d'Est en Ouest, de Matignon à Perros-Guirec, soit 174 km sur les 452 km existants. Les diverses lignes maintenues en exploitation étaient reliées à la S.N.C.F. à Saint-Brieuc, Lamballe et Lannion et au réseau breton à Paimpol.

En 1938, le réseau fit l'acquisition de deux grandes automotrices modernes De Dion. En même temps, un parc d'autocars modernes à grandes capacités était créé pour acheminer les voyageurs entre Lannion et Perros-Guirec-Ploumanach-Trégastel, la voie ferrée entre Lannion et Perros n'étant plus utilisée que pour le service des marchandises lourdes et les trains d'excursion en été.

La déclaration de guerre en septembre 1939 suspendit la réorganisation et la modernisation du réseau. Puis ce fut l'occupation qui porta un rude coup au matériel, du fait des attaques aériennes, du sabotage, des réquisitions et de l'effort résultant du travail intensif qu'il fallait fournir pour le transport des matériaux nécessaires à la construction du fameux « Mur de l'Atlantique ».

À la Libération, sur les vingt locomotives Corpet-Louvet en service en 1939, douze seulement étaient intactes.

Les dix petites automotrices De Dion et les onze remorques étaient hors d'usage. Il restait seulement en service une petite automotrice Renault K.S. A vrai dire à bout de carrière, une automotrice Diesel Renault R.K., et enfin deux automotrices Diesel De Dion à bogies, de type O.C.

En 1948, le réseau augmenta quelque peu son parc traction.

Jusqu'au 1er janvier 1949, le réseau continua d'exploiter les lignes suivantes :

1. Saint-Brieuc-Paimpol-Tréguier avec embranchement de Pleumeur-Gautier à Pleubian ;
2. Tréguier-Lannion-Perros-Guirec ;
3. Saint-Brieuc-Phare de St-Laurent-en-Plérin.

A partir du 1er janvier 1949, seule la ligne de Saint-Brieuc à Paimpol fut maintenue en activité et le reste du réseau fut desservi par un service routier long de 297 km assuré par la Régie.

De 1943 à 1956, la ligne Saint-Brieuc-Paimpol transporta une moyenne annuelle de 983 000 voyageurs, La moyenne journalière en période estivale fut de 4 273 voyageurs avec des pointes de 6 000.

514 000 voyageurs, en moyenne, empruntèrent chaque année les services routiers du réseau des chemins de fer du Nord, avec des pointes journalières de 5 000 personnes.

Mais la situation du dernier tortillard du réseau devenait de plus en plus difficile. Le déficit accusé par chaque année quelque 15 millions. En outre, l'état des ouvrages d'art, construits pour une période maximum de cinquante ans, nécessitait des réparations que l'on chiffrait à 200 millions, dont 24 millions de première urgence si l'on voulait continuer l'exploitation en 1957.

LE DERNIER VOYAGE

C'est pourquoi, ce lundi 31 décembre 1956, plus de 2 000 personnes se pressaient sur les quais et sur la place de Paimpol : elles savaient que le tortillard allait ce jour-là rouler pour la dernière fois et elles avaient tenu à venir lui manifester leur sympathie.



Les adieux au Petit Train.

A 15 h 18, saluée par le hululement des locomotives de la S.N.C.F., la vieille Corpet-Louvet, drapée de tricolore, démarrait sous les vivats de la foule, remorquant son tortillard archi-bourré de ses fidèles amis.

Atmosphère émouvante ! Des pétards éclatent sous les roues du convoi, des grappes humaines s'accrochent le long de la voie, tout un cortège de vélos, de

motos, d'autos escortent le petit train et transforment ce dernier voyage en une marche triomphale...



Le train en gare, l'ami des vacanciers.

Kéridy et sa plage dépassés, le tortillard, au milieu des bois de pins, des bruyères et des ajoncs, monte vers Plouézec où l'attend une foule immense. Une dernière fois, ses roues ébranlent les 205 m de l'élégant viaduc de Bréhec qui, du haut de ses 32 m, étale toute une mer aux pieds des voyageurs. À une halte, on passe une couronne de fleurs au cou de la cheminée de la vieille loco qui, par les landes et les bois, se hâte vers Plouha : là, les lances des pompiers, mises en batterie de chaque côté de la voie, dressent un pont d'eau au-dessus du convoi Kerégat-

Tréveneuc-Kertugal, le chemin de fer descend du plateau vers la mer et atteint l'anse de Portrieux ; après avoir flâné le long de la côte, il remonte, puis redescend, franchit sur un viaduc le charmant vallon de Ponto, laissant à sa gauche la plage du Moulin. Après Étables, le train essuie des coups de feu : ce sont les chasseurs du pays qui, massés sur les talus, tirent des salves en l'honneur du convoi. Voici Plourhan et sa chapelle Saint-Barnabé, où le petit train n'amènera plus, les lundis de Pentecôte, les marchands d'oiseaux à leur pardon. On descend maintenant le long de l'Ic avant de l'enjamber à Binic, dont les marins saluent le tortillard qui repart pour Pordic et son haut clocher de pierre ajourée. Bientôt, on aborde les 300 m du viaduc de Souzain jeté par-dessus la profonde vallée du Gouët. Un voyage en corniche, et c'est un nouveau viaduc, celui de Toupin qui, par-delà le Gouëdic, amènera le petit train à la gare de Saint-Brieuc.

Ils sont au moins 6 000 Briochins, accrochés aux rampes du boulevard Harel de la Noë et de la Chalotais, débordant le service d'ordre et saluant de longs vivats leur petit train à son dernier voyage.

AU TOUR DE LA C.A.T.

Le lendemain, 1er janvier, les premiers cars de la C.A.T. (Compagnie Armoricaine des Transports) prenaient la relève du petit train : le parc du matériel routier de l'ancien réseau était passé à la nouvelle société, la gare du chemin de fer était devenue gare routière, les « petits cheminots » se retrouvaient employés de la C.A.T.

Et maintenant, que va devenir le matériel de l'ancien réseau ? demanderont certains. Il va être mis en vente prochainement.

Quant aux ouvrages d'art, certains pourront encore servir pour le passage des piétons et des cyclistes ; d'autres devront être démolis, tel le viaduc de Kermanach situé sur le futur trajet de la Nationale 786, ou le viaduc de Bréhec surplombant un chemin départemental et des immeubles, et menaçant de les ensevelir sous ses débris, tant est dégradé son béton.

Mais la question est parlée de savoir si la route sera en mesure de faire face à un trafic accru, d'autant plus qu'elle est actuellement — et, semble-t-il, pour assez longtemps — en plein travaux : ces travaux tendent, d'ailleurs, à améliorer la circulation sur cette route en créant notamment des déviations à Plérin, Binic et Saint-Quay et en élargissant la chaussée (les élargissements au-delà de Plouha doivent suivre immédiatement la dépose des rails).

Parmi les touristes, nombreux seront ceux qui regretteront leur cher petit train. Il reste à souhaiter que la nouvelle desserte puisse rendre autant de services qu'en a rendus le train depuis sa création.

de notre correspondant

M. SAUDREAU

Idées d'un vieux routier

Le petit train est mort. Il avait un parcours pittoresque. La circulation est reportée sur la route qui, elle, longe tout droit sur le plateau.

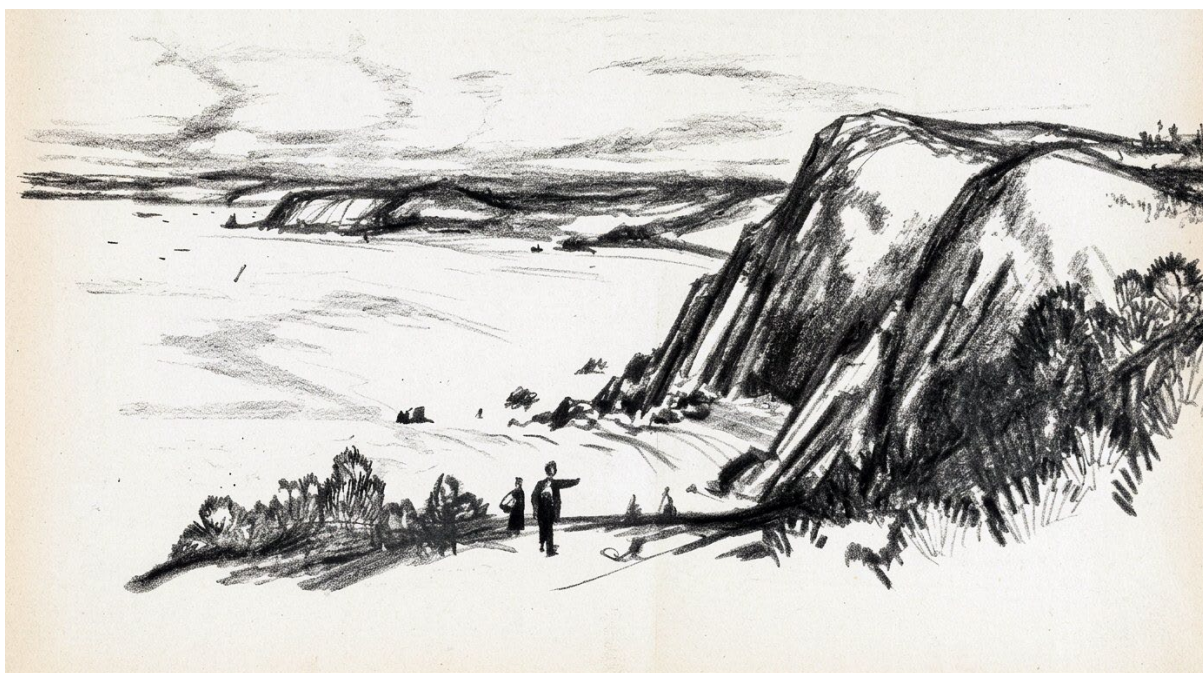
Il reste donc, au touriste, la merveilleuse ressource de la marche... « La marche à pied » comme on dit.

Je recommande aux randonneurs-voyageurs, et même aux marcheurs moyens, la côte qui, de Saint-Brieuc à Paimpol, permet de découvrir la baie de Saint-Brieuc dans toute son ampleur.

Ce parcours n'est possible que par les anciens sentiers des douaniers, à peu près abandonnés, car ces voies ne sont desservies par aucune route côtière. Ils ont donc conservé le charme breton ancien.

Je propose une première randonnée : « Saint-Brieuc-Binic » qui peut s'effectuer dans un week-end.

De Saint-Brieuc, descendre au phare du Légué et, par les côtes, gagner la pointe du Roselier, longeant les grèves des Rosaires et reprendre le sentier des douaniers qui, à travers les hautes fougères, conduit à la pointe de Pordic (voir mon croquis ci-dessous).



On pourra sortir le repas du sac après un bon bain dans le petit havre désert de Pordic.

Continuer, par les falaises, la pointe aux Chèvres et longer les grèves sauvages de Port-Jehan — on traversera l'étroite vallée de vau Madec, puis ce sera la plage et le port de Binic (12 km) où l'on pourra prendre le car pour Saint-Brieuc.

Ceux qui aiment la solitude pourront se croire en vieux coureurs de landes et de grèves. Ils ne rencontreront ni une route bétonnée ni même un chemin. Le plus souvent ils auront à trouver le sentier mort, sous les joncs et les fougères. C'est un enchantement.

H. VINCENOT.